ANALYSE DES IMPACTS DES MESURES INTRODUITES AUX ARTICLES 59 ET 139 SUR LES PRIX ET LES PRATIQUES COMMERCIALES DANS LA VENTE AU DÉTAIL D'ESSENCE OU DE CARBURANT DIESEL (ARTICLE 169 DE LA *LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE*)

RAPPORT AU MINISTRE DES RESSOURCES NATURELLES DU QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

101-01301/

ANALYSE DES IMPACTS DES MESURES INTRODUITES AUX ARTICLES 59 ET 139 SUR LES PRIX ET LES PRATIQUES COMMERCIALES DANS LA VENTE AU DÉTAIL D'ESSENCE OU DE CARBURANT DIESEL (ARTICLE 169 DE LA *LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE*)

RAPPORT AU MINISTRE DES RESSOURCES NATURELLES DU QUÉBEC

LE 26 JUILLET 2000

Table des matières

LISTE DES GRAPHIQUES 3

LISTE DES TABLEAUX 4

SECTION 1 : INTRODUCTION 5

SECTION 2 : NATURE DU RAPPORT SELON L'ARTICLE 169 6

2.1 RAPPEL DE LA TENEUR DES ARTICLES 59, 139 ET 169 DE LA *LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE* 6
2.2 LIMITE DU RAPPORT ET OUTILS MÉTHODOLOGIQUES 7

SECTION 3 : RAPPEL DU CONTEXTE 8

SECTION 4 : RAPPEL DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA DÉCISION D-99-133 RELATIVEMENT À L'ARTICLE 59 9

4.1 ÉTABLISSEMENT DES COÛTS D'EXPLOITATION 9
4.2 OPPORTUNITÉ D'INCLUSION 10
4.3 DÉTERMINATION DES ZONES 11

SECTION 5 : IMPACT À L'ÉGARD DU PRIX ET DES PRATIQUES COMMERCIALES 12

5.1 FLUCTUATIONS DES ÉCARTS POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC 12
5.2 FLUCTUATIONS DES ÉCARTS PAR RÉGION 15
5.3 RESTRUCTURATION DU MARCHÉ 20
5.4 IMPACT À L'ÉGARD DES PRATIQUES COMMERCIALES 22
5.5 NOMBRE DE DOSSIERS JUDICIAIRES EN APPLICATION DE L'ARTICLE 67 DE LA LPEP 23

SECTION 6 : CONCLUSION 24

SECTION 7 : ANNEXES 26

Liste des graphiques

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DES ÉCARTS (SANS LES TAXES) ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE RÉFÉRENCE DE L'ESSENCE ORDINAIRE POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC DE JANVIER 1998 À JUIN 2000 12

GRAPHIQUE 2 : ÉVOLUTION DES ÉCARTS (SANS LES TAXES) ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE RÉFÉRENCE DU CARBURANT DIESEL POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC DE JANVIER 1998 À JUIN 2000 14

Liste des tableaux

TABLEAU 1 : ÉVOLUTION BI-ANNUELLE DES ÉCARTS ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE L'ESSENCE ORDINAIRE (SANS LES TAXES), POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC, EN ¢/LITRE 13
TABLEAU 2 : OFFRE ET DEMANDE MONDIALE ET PRIX DU BRENT 13
TABLEAU 3.1 : ÉVOLUTION BI-ANNUELLE DES ÉCARTS ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE L'ESSENCE ORDINAIRE (SANS LES TAXES), POUR LES RÉGIONS DE MONTRÉAL ET DE LAVAL, EN ¢/LITRE 16
TABLEAU 3.2 : ÉVOLUTION BI-ANNUELLE DES ÉCARTS ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE L'ESSENCE ORDINAIRE (SANS LES TAXES), POUR LES RÉGIONS DE L'ESTRIE, DE L'OUTAOUAIS, DE LANAUDIÈRE, DES LAURENTIDES ET DE LA MONTÉRÉGIE, EN ¢/LITRE 16
TABLEAU 3.3 : ÉVOLUTION BI-ANNUELLE DES ÉCARTS ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE L'ESSENCE ORDINAIRE (SANS LES TAXES), POUR LES RÉGIONS DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN, DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ET DU NORD-DU-QUÉBEC, EN ¢/LITRE 17
TABLEAU 3.4 : ÉVOLUTION BI-ANNUELLE DES ÉCARTS ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE L'ESSENCE ORDINAIRE (SANS LES TAXES), POUR LES RÉGIONS DU BAS-ST-LAURENT, DE LA CÔTE-NORD ET DE LA GASPÉSIE-ÎLES DE LA MADELEINE, EN ¢/LITRE 17
TABLEAU 3.5 : ÉVOLUTION BI-ANNUELLE DES ÉCARTS ENTRE LE PRIX MOYEN AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM DE L'ESSENCE ORDINAIRE (SANS LES TAXES), POUR LES RÉGIONS DE QUÉBEC, DE LA MAURICIE, DE CHAUDIÈRE-APPALACHES ET DU CENTRE-DU-QUÉBEC, EN ¢/LITRE 18
TABLEAU 4 : FRÉQUENCE ANNUELLE D'ÉCART MOYEN À 3 ¢/LITRE 18
TABLEAU 4.1 : ÉCART MENSUEL MOYEN ENTRE LE PRIX AFFICHÉ ET LE PRIX MINIMUM EN ¢/LITRE 19
TABLEAU 5 : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ESSENCERIES AU QUÉBEC 20
TABLEAU 6 : PARTS DE MARCHÉ ET TAUX D'EFFICACITÉ DES ESSENCERIES POUR L'ENSEMBLE DES GRANDES VILLES DU QUÉBEC 20
TABLEAU 7 : TAUX D'EFFICACITÉ DES ESSENCERIES PAR GRANDE VILLE AU QUÉBEC 21
TABLEAU 8 : ÉVOLUTION DE LA VOCATION DES ESSENCERIES AU QUÉBEC 22

Section 1 : Introduction

Le présent rapport est déposé au ministre des Ressources naturelles en vertu de l'article 169 de la Loi sur la Régie de l'énergie[1] (LRE). Conformément à cet article de la LRE, la Régie doit faire rapport dans l'année qui suit la fixation d'un montant au titre des coûts d'exploitation d'une essencerie en vertu de l'article 59 de la LRE. La fixation du montant de 3 ¢ le litre s'est faite à l'occasion de la décision D-99-133, le 29 juillet 1999; la Régie n'a cependant pas inclus ce montant dans les coûts que doit supporter un détaillant[2]. Depuis lors, soit le 21 juillet 2000, la Régie a reconduit, pour une période de trois ans, le même montant de 3 ¢/litre dans sa décision D-2000-141, conformément aux dispositions du projet de loi 116 (2000, chapitre 22) modifiant la LRE[3].

Ce rapport au ministre porte sur les impacts des mesures introduites aux articles 59 et 139 de la LRE sur les prix et les pratiques commerciales dans la vente au détail d'essence ou de carburant diesel.

Après une présentation de la nature du rapport dans la section deux, le rapport aborde, dans sa section trois, le contexte prévalant lors de l'adoption de la loi en 1996, par rapport à celui que l'on connaît aujourd'hui. Dans la section quatre, le rapport fait un rappel sommaire des principaux éléments de la décision de juillet 1999 relativement à l'article 59.

La section cinq traite de l'impact de cette décision quant aux prix et aux pratiques commerciales.

Finalement, la section six fait état des conclusions découlant de l'élaboration du rapport d'analyse.

[1] L.R.Q., chapitre R-6.01.
[2] Décision D-99-133, rendue le 29 juillet 1999 et portant sur les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel.
[3] Article 18 du projet de loi 116 modifiant l'article 59.

Section 2 : Nature du rapport selon l'article 169

2.1 Rappel de la teneur des articles 59, 139 et 169 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*

L'article 169 de la LRE prévoit que la Régie doit, dans l'année qui suit la fixation d'un montant en vertu de l'article 59, faire rapport au ministre sur les impacts des mesures introduites aux articles 59 et 139[4] sur les prix et les pratiques commerciales dans la vente au détail d'essence ou de carburant diesel.

Selon l'article 59 de la LRE, la Régie fixe annuellement un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel. La Régie peut fixer des montants différents selon les régions qu'elle détermine. La Régie doit également apprécier l'opportunité de retirer ou d'inclure ledit montant dans les coûts que doit supporter un détaillant et elle peut déterminer des zones. Dans la mesure où la Régie décide d'inclure le montant fixé à titre des coûts d'exploitation, celui-ci s'ajoute au calcul du prix d'acquisition de l'article 67 de la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers* (LPEP).

L'article 67 de la LPEP établit une présomption d'exercice des droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, envers une entreprise qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de la même zone pour acquérir et revendre ces produits.

Le détaillant lésé peut intenter un recours civil devant un tribunal de droit commun. L'entreprise fautive peut être condamnée à payer des dommages-intérêts et des dommages-intérêts punitifs.

Le prix minimum établi par la LPEP et calculé par la Régie à titre de référence aux fins de la publication de son Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers au Québec (Bulletin) est la somme des coûts suivants :

a) du prix minimal à la rampe de chargement indiqué dans le périodique désigné par le ministre dans un avis publié à la *Gazette officielle du Québec*;
b) du coût minimal de transport du produit, lequel s'entend de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acheminer le produit depuis la raffinerie jusqu'à l'essencerie par le moyen de transport le plus économique;
c) des taxes fédérales et provinciales;

[4] Article 139 de la LRE modifiant la *Loi sur l'utilisation des produits pétroliers* (maintenant la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*) en y ajoutant un chapitre intitulé « Pratique abusive dans la vente de l'essence et du carburant diesel ». L'article 45.1 (maintenant devenu l'article 67 de la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*) constitue ce chapitre.

et, si la Régie décide de l'inclure :

d) du montant que la Régie fixe au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la LRE, sauf décision contraire de la Régie.

Concernant la composante des coûts que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel, la Régie a rendu sa première décision le 29 juillet 1999, soit la décision D-99-133. Dans cette décision, la Régie a fixé le montant à 3 cents par litre (¢/litre) mais n'a pas inclus ce montant dans les coûts que doit supporter un détaillant.

2.2 Limite du rapport et outils méthodologiques

Comme mentionné précédemment, , bien qu'elle ait établi un montant de 3 ¢/litre au titre des coûts d'exploitation, la Régie de l'énergie a décidé de ne pas inclure ledit montant dans le prix minimum : ceci rend donc plus difficile la mesure des impacts en tant que telle. Compte tenu de ce qui précède, ce rapport présente plutôt un portrait du marché que des impacts directs de la décision D-99-133.

Mentionnons enfin que les statistiques contenues dans ce rapport proviennent des relevés hebdomadaires de la Régie sur les prix de l'essence[5] et des études de la firme Kent Marketing Services Limited (Kent Marketing)[6] pour les volumes et les niveaux d'efficacité des essenceries. Il est à noter que les données en provenance de Kent Marketing tiennent compte des volumes vendus dans 32 centres urbains de la province. Ces volumes représentent environ 62 % du volume total d'essence transigé au Québec. Par conséquent, ces données ne seront pas utilisées, dans le présent rapport, pour décrire le marché québécois de l'essence mais bien pour étudier les tendances observées dans l'industrie.

[5] Le Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers au Québec.
[6] Kent Marketing sonde approximativement 44 % des stations-service du Québec, c'est-à-dire 2184 stations sur 4998 (au 31 décembre 1998 selon la publication l'Énergie au Québec édition 1999).

Section 3 : Rappel du contexte

Ce qui se dégage de la lecture de l'article 59 de la LRE, c'est que législateur avait un objectif clair, soit la protection des intérêts des consommateurs et non celle des intérêts commerciaux des détaillants d'essence[7]. Par les modifications apportées à la LPEP, le législateur n'a pas voulu assurer un profit à des entreprises de commerce au détail. Il n'a pas voulu protéger les concurrents, mais bien la concurrence[8].

Tout comme le rappelait la décision D-99-133, le législateur a cru nécessaire «d'empêcher que certaines entreprises, par des prix de vente au détail sous le coût d'acquisition des produits, forcent des entreprises moins solides financièrement, ou ne disposant pas d'autres sources importantes de revenus, à quitter le marché.

Le législateur québécois a ainsi voulu éviter que cette manifestation de concurrence *imparfaite* nuise aux intérêts des consommateurs en diminuant de façon importante, par exemple, le nombre de concurrents dans le marché. Par contre, il a aussi voulu éviter d'*inhiber le mécanisme normal de sortie du marché d'un concurrent inefficace ou de rendre illégale la vente d'essence sous le coût d'un détaillant inefficace.*»[9]

[7] Décision D-99-133, page 15.
[8] Idem.
[9] Idem.

Section 4 : Rappel des principaux éléments de la décision D-99-133 relativement à l'article 59

Depuis l'entrée en vigueur de l'article 59 de la LRE, le 11 février 1998, la Régie fixe annuellement un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant d'essence ou de carburant diesel. Les montants peuvent être différents selon les régions et la Régie apprécie l'opportunité de retirer ou d'inclure ce montant dans les coûts que doit supporter un détaillant, pour une période ou pour une zone déterminée[10].

La LRE indique aussi que les coûts d'exploitation sont les coûts nécessaires et raisonnables pour faire le commerce au détail d'essence ou de carburant diesel de façon efficace.

4.1 Établissement des coûts d'exploitation

Suite à la première audience publique tenue en vertu de l'article 59 de la LRE, la Régie a déterminé quel type d'opération représentait le commerce efficace tel que décrit dans cet article.

Dans sa décision D-99-133, la Régie indique que le commerce efficace de référence est un libre-service jumelé à un dépanneur, vendant 3,5 millions de litres par an et ouvert 18 heures par jour[11]. Les motifs suivants appuient la décision de la Régie.

Premièrement, le fait d'effectuer le commerce au détail de l'essence ou du carburant diesel en étant jumelé à un dépanneur favorise, selon la Régie, la création d'une synergie qui permet de répondre à l'engouement des consommateurs pour le *«one stop shopping»*.

Deuxièmement, la Régie a retenu à titre de commerce de référence une opération accessible 18 heures par jour compte tenu des coûts engendrés par une opération de 24 heures par jour et des faibles gains qu'un tel commerce peut tirer de cette situation, sauf en des cas très précis.

Troisièmement, il a été démontré en audience que, pour le commerce de la vente au détail de l'essence ou du carburant diesel, les coûts sont majoritairement fixes. De fait, dans la recherche des coûts unitaires moins élevés, l'accroissement du volume annuel d'une essencerie devient donc un élément important et recherché par tous les détaillants pour améliorer la rentabilité de leur entreprise. Considérant qu'un volume élevé permet de réaliser des économies d'échelle substantielles et que certaines caractéristiques du marché de la vente au détail d'essence ou de carburant diesel (comme, par exemple, le fait que le marché lui-même est à maturité, que l'offre d'essence au Québec excède la demande et que le débit moyen annuel des essenceries au Québec est inférieur à celui de la grande

[10] Idem page 5.
[11] D-99-133, pages 39, 41 et 43.

majorité des provinces et états limitrophes), la Régie a établi dans sa décision D-99-133 le volume de son commerce de référence à 3,5 millions de litres. Selon la Régie, un tel volume est réalisable dans l'ensemble du Québec. La Régie considère également que le volume annuel moyen vendu par un détaillant au Québec doit tendre vers celui des autres grands marchés.

Compte tenu des caractéristiques du commerce de référence énumérées précédemment, la Régie a fixé dans sa décision précitée à 3 ¢/litre les coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel.

4.2 Opportunité d'inclusion

Après avoir analysé la preuve qui lui a été soumise, la Régie a décidé que la situation du marché de la vente au détail au Québec ne justifiait pas l'ajout de ce montant au prix minimum déjà en vigueur en vertu de la LPEP.

Ainsi, la Régie a considéré que, pour la protection des intérêts des consommateurs, le maintien des forces du libre marché devait être encouragé dans le secteur de la vente au détail d'essence ou de carburant diesel au Québec[12].

Pour la Régie, plusieurs éléments appuient cette position, notamment :

- que l'inclusion impliquerait un coût à la pompe plus élevé pour les consommateurs;
- que l'inclusion nuirait à la restructuration du réseau québécois de distribution de carburant dont la productivité est faible et en surcapacité d'offre par rapport à la demande;
- que l'inclusion n'est pas nécessaire compte tenu du risque faible de monopolisation; et
- que l'inclusion pourrait représenter un frein à l'innovation dans la recherche de moyens économiques pour satisfaire les besoins des consommateurs[13].

Toutefois, bien que l'article 59 prévoit que la fixation d'un montant en cents par litre doit être faite annuellement par la Régie, rien ne vient limiter son pouvoir de décider à tout moment de l'opportunité d'une inclusion pour une période et pour une zone précise. Cela pourrait être le cas notamment s'il se produisait dans une région donnée une situation qu'elle jugerait excessive parce que, par exemple, les prix affichés demeureraient au seuil minimum durant une période continue[14].

---

[12] Idem page 72.
[13] Idem.
[14] Idem page 73.

4.3 Détermination des zones

Quant à la détermination des zones, la Régie mentionne que la preuve qui lui a été soumise ne lui permet pas d'établir et de justifier des coûts d'exploitation différents pour différentes zones au Québec[15].

[15] Idem page 65.

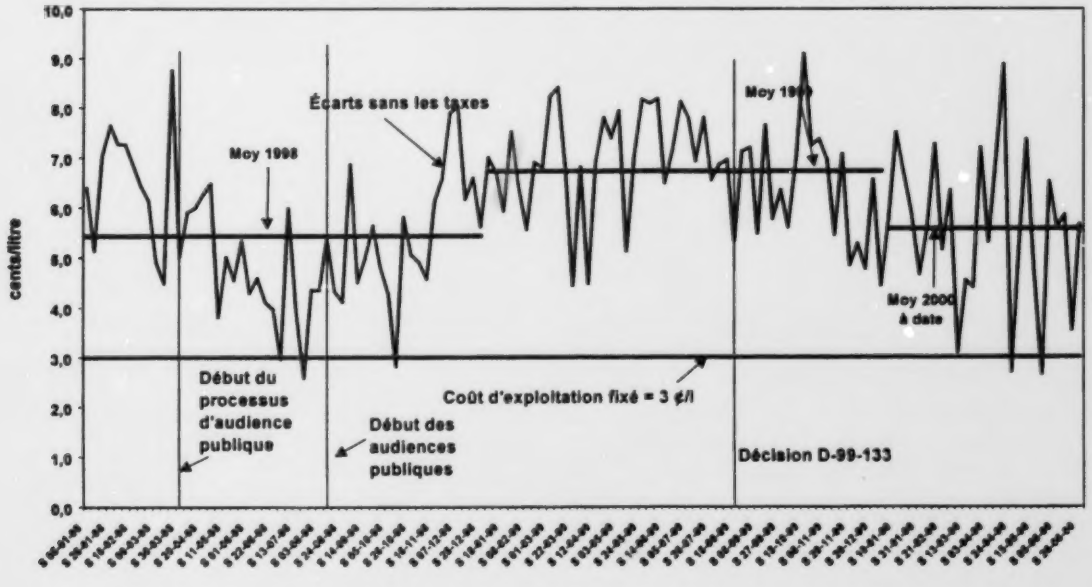
Section 5 : Impact à l'égard du prix et des pratiques commerciales

Aux fins de mieux saisir l'impact de la décision D-99-133 sur les prix et les pratiques commerciales, il est approprié de présenter une vue d'ensemble des trois dernières années.

5.1 Fluctuations des écarts pour l'ensemble du Québec

Afin de dresser un portrait plus spécifique de l'intensité de la concurrence entre les essenceries au cours des trois dernières années, il est essentiel de porter notre attention sur l'évolution des écarts[16], sans les taxes, entre le prix moyen affiché et le prix minimum calculé par la Régie pour l'essence ordinaire et ce, durant une période déterminée. Le Graphique 1 présente une évolution hebdomadaire de ces écarts pour l'ensemble du Québec depuis janvier 1998.

Graphique 1 : Évolution des écarts (sans les taxes) entre le prix moyen affiché et le prix minimum de référence de l'essence ordinaire pour l'ensemble du Québec de janvier 1998 à juin 2000



Source : Régie de l'énergie.

[16] Tout au long du texte, lorsque l'on parle d'écarts, il s'agit de l'écart moyen entre le prix affiché et le prix minimum sans les taxes de l'essence ordinaire. On peut aussi appeler cet écart « marge de commercialisation ».

Tableau 1 : Évolution bi-annuelle des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum de l'essence ordinaire (sans les taxes), pour l'ensemble du Québec, en ¢/litre				
	1997	1998	1999	2000
Janvier à juin	6,0	5,6	6,9	5,6
Juillet à décembre	6,3	5,2	6,5	nd
Moyenne annuelle	6,2	5,4	6,7	nd
Variation annuelle en %		(12,9)	24,1	(16,4)*

*6 premiers mois de 2000 vs 1999.

Le Graphique 1 permet de constater que l'écart moyen québécois est généralement supérieur à 3 ¢/litre, soit le montant déterminé par la Régie au titre des coûts d'exploitation pour faire le commerce de l'essence ou du carburant diesel de façon efficace dans sa décision D-99-133.

Plus spécifiquement, on remarque qu'au cours des six derniers mois de l'année 1998, les écarts moyens se sont légèrement affaiblis par rapport à ce qu'ils étaient en début d'année. Par contre, à la fin de 1998 et au début de 1999, les écarts ont augmenté considérablement. Le Tableau 1 montre en effet que l'écart moyen est passé de 5,4 ¢/litre en 1998 à 6,7 ¢/litre en 1999, soit une hausse de 24,1 %.

Cependant, depuis le début de l'année 2000, les écarts ont diminué par rapport à 1999. En effet, l'écart moyen de janvier à juin 2000 est de 5,6 ¢/litre, soit une baisse de 16,4 % par rapport à l'écart moyen pour l'année 1999. Ces écarts demeurent plus élevés que pour l'année 1998 de 0,2 ¢/litre (5,6 ¢/litre comparativement à 5,4 ¢/litre).

Il est bon de noter que depuis la seconde moitié de 1999, le prix du pétrole brut a connu une hausse considérable. À cet effet, le Tableau 2 reflète le portrait mondial de l'offre et de la demande, ainsi que le prix du Brent.

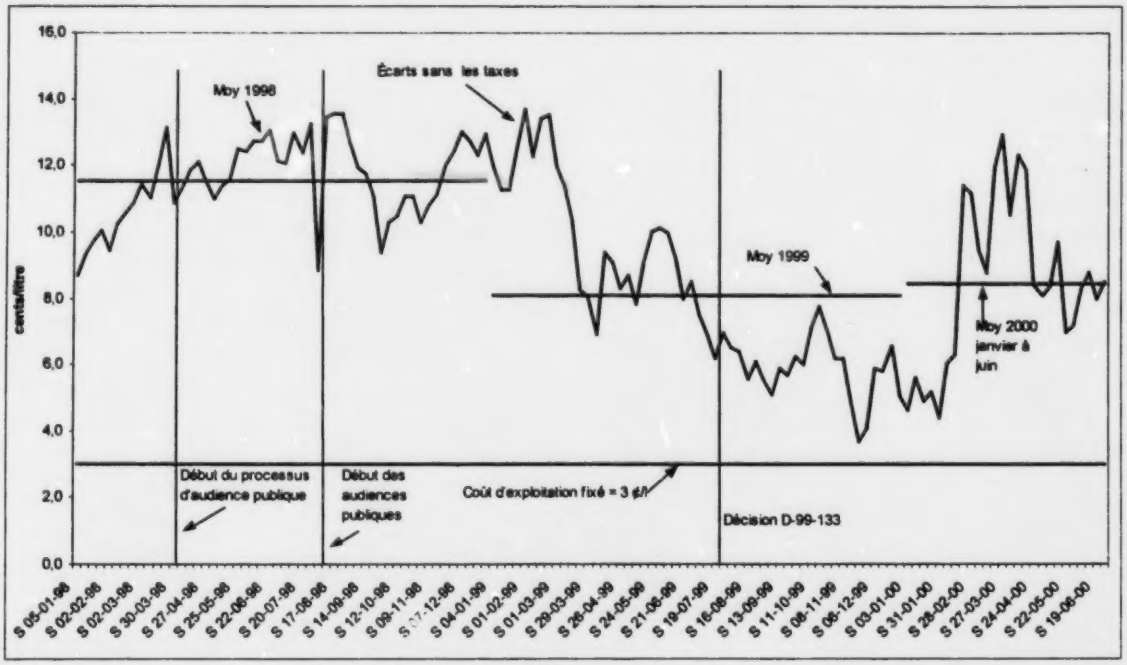
Tableau 2[17] : Offre et demande mondiale et prix du Brent				
	Offre mondiale en million de barils (Mb/j)	Demande mondiale Mb/j	Offre – Demande Mb/j	Prix du Brent $US/baril
1998	73,8	74,0	(0,2)	12,74
1er Trimestre 99	73,5	76,3	(2,8)	11,32
2e Trimestre 99	71,4	73,2	(1,8)	15,42
3e Trimestre 99	71,8	74,6	(2,8)	20,51
4e Trimestre 99	73,1	76,9	(3,8)	24,08
1er Trimestre 00	72,9	76,8	(3,9)	26,94

Il est possible que la conjoncture actuelle au niveau des hausses du prix du pétrole brut et, par conséquent, de la hausse du prix à la rampe de chargement de l'essence et du diesel, puisse être à l'origine des guerres de prix constatées, comme nous le verrons à la sous-section suivante, dans les régions de Québec, Mauricie, Chaudière-Appalaches et Centre-du-Québec (voir Tableau 3.5). Dans un contexte où l'essence est plus chère qu'à l'habitude et sans oublier toute l'attention portée par le public, il n'est pas surprenant de voir les concurrents conserver des prix les plus bas possible pour attirer de la clientèle.

[17] Sources : International Energy Agency (IEA) et Globe and Mail.

Non seulement est-il encore trop tôt pour se prononcer sur le reste de l'année 2000 mais les fluctuations drastiques du prix du pétrole brut enregistrées depuis le début de l'année nous empêchent d'évaluer précisément une certaine tendance pour les prochains mois.

Graphique 2 : Évolution des écarts (sans les taxes) entre le prix moyen affiché et le prix minimum de référence du carburant diesel pour l'ensemble du Québec de janvier 1998 à juin 2000



Source : Régie de l'énergie

En observant l'évolution des écarts hors taxes entre le prix moyen affiché et le prix minimum pour le carburant diesel[18], on constate que les fluctuations des écarts sont différentes de celles observées pour l'essence ordinaire. En effet, le Graphique 2 démontre une diminution de l'écart moyen pour le Québec en 1999 par rapport à 1998, de 11,6 ¢/litre à 8,1 ¢/litre et une augmentation de ce même écart depuis le début de l'année 2000, pour atteindre 8,4 ¢/litre.

Généralement, les écarts entre le prix affiché moyen et le prix minimum pour l'ensemble du Québec sont supérieurs à ceux observés pour l'essence ordinaire.

Il faut cependant ajouter qu'«*Une très large proportion du carburant diesel consommé à des fins de transport est offerte et vendue aux consommateurs par l'entremise de relais*

[18] Excluant le diesel vendu dans les relais routiers (card lock).

routiers»[19] et que le diesel ne compte que pour 15,57 % du carburant vendu dans les stations distributrices québécoises[20]. La Régie n'analysera pas davantage, pour les fins du présent rapport, le marché du diesel et réfère plutôt le lecteur à la Section 6 de son *Rapport d'enquête sur les fluctuations des prix de vente de l'essence et du carburant diesel d'octobre 1998 au 31 décembre et ce, dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Haute-Mauricie* pour obtenir de plus amples informations à ce sujet[21].

En conclusion, les écarts entre le prix moyen et le prix minimum ont augmenté en 1999 par rapport aux écarts de 1998 et ce, sans l'inclusion du montant fixé par la Régie au titre des coûts d'exploitation. Cependant, depuis le début de l'année 2000, la Régie a remarqué à plusieurs reprises des compressions des écarts hors taxes entre le prix moyen et le prix minimum pour l'ensemble du Québec. Si cette situation devait durer à long terme, elle pourrait s'avérer problématique si elle engendrait un grand nombre de fermetures de points de vente dans le marché. Cependant, il est encore trop tôt pour déterminer si cette situation se poursuivra. La Régie continue à suivre de près l'évolution du marché.

Quant au marché du diesel, l'écart entre le prix moyen et le prix minimum pour l'ensemble du Québec a diminué en 1999 par rapport à 1998 et a augmenté depuis le début de l'année 2000. De façon générale, les écarts observés par la Régie sont supérieurs à ceux de l'essence ordinaire. D'ailleurs, depuis 1998, selon les données disponibles à la Régie, l'écart moyen pour l'ensemble du Québec n'est pas descendu à un niveau inférieur au montant de 3 ¢/litre déterminé par la Régie au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant d'essence ou de carburant diesel.

5.2 Fluctuations des écarts par région

Comme la Régie effectue des relevés hebdomadaires régionaux pour les fins de la publication de son Bulletin, il est possible d'analyser l'évolution des écarts à ce jour pour les 17 régions administratives du Québec. Les Tableaux 3.1 à 3.5 démontrent l'évolution des écarts bi-annuels entre le prix moyen et le prix minimum pour chacune des régions du Québec depuis le début de l'année; les regroupements de régions ont été faits uniquement dans le but de faciliter l'analyse. Il est à noter que la numérotation des régions dans les tableaux ci-dessous correspond à celle utilisée dans le Bulletin de la Régie.

---

[19] Régie de l'énergie, Rapport d'enquête sur les fluctuations des prix de vente de l'essence et du carburant diesel d'octobre 1998 au 31 décembre et ce, dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Haute-Mauricie, page 71.

[20] Valeur pour 1997, tirée de l'Énergie au Québec, édition 1999, Les publications du Québec, page 86.

[21] Le rapport est disponible sur le site internet de la Régie : www.regie-energie.qc.ca

Tableau 3.1 : Évolution bi-annuelle des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum de l'essence ordinaire (sans les taxes), pour les régions de Montréal et de Laval, en ¢/litre[22]

Périodes bi-annuelles/ Régions	1998 Janv. à juin	1998 Juil. à déc.	Moy 1998	1999 Janv. à juin	1999 Juil. à déc.	Moy 1999	2000 Janv. à juin	Var. % 1999 vs 1998	Var. % 2000* vs 1999
6-Montréal	3,8	3,5	3,7	5,9	5,8	5,8	5,1	56,8	(12,1)
13-Laval	4,2	3,9	4,1	6,1	5,4	5,7	4,4	39,0	(22,8)

*6 premiers mois de 2000 vs 1999.

Le Tableau 3.1 présente l'évolution des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum pour les régions de Montréal et de Laval. En 1999, on a observé une forte augmentation des écarts de l'ordre de 56,8 % pour Montréal et de 39 % pour Laval.

Par contre, depuis le début de l'année 2000, l'écart moyen de chacune des régions a diminué par rapport à l'année précédente. Somme toute, la moyenne des écarts de janvier à juin 2000 demeure encore supérieure à la moyenne de 1998 pour les deux régions.

Tableau 3.2 : Évolution bi-annuelle des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum de l'essence ordinaire (sans les taxes), pour les régions de l'Estrie, de l'Outaouais, de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie, en ¢/litre[23]

Périodes bi-annuelles/Régions	1998 Janv. à juin	1998 Juil. à déc.	Moy 1998	1999 Janv. à juin	1999 Juil. à déc.	Moy 1999	2000 Janv. à juin	Var. % 1999 vs 1998	Var. % 2000* vs 1999
5- Estrie	3,9	3,6	3,7	6,6	6,7	6,6	5,4	78,4	(18,2)
7-Outaouais	6,3	5,4	5,9	6,1	5,5	5,8	4,8	(1,7)	(17,2)
14-Lanaudière	5,7	5,3	5,5	7,2	6,4	6,8	6,4	23,6	(5,9)
15-Laurentides	6,9	6,6	6,7	7,8	7,8	7,8	7,1	16,4	(8,9)
16-Montérégie	5,3	5,2	5,2	6,5	6,1	6,3	5,7	21,2	(9,5)

*6 premiers mois de 2000 vs 1999.

À l'exception de l'Outaouais, les régions du deuxième regroupement ont vu elles aussi leurs écarts augmenter en 1999. Tout comme pour le premier regroupement, les régions présentées au Tableau 3.2 ont connu une diminution des écarts en 2000 à ce jour, par rapport à 1999. Les écarts moyens par région de janvier à juin 2000 ont fluctué de 5,4 ¢/litre à 7,1 ¢/litre, la moyenne des écarts demeurant cependant supérieure à celle de 1998.

[22] Source : Régie de l'énergie.
[23] Source : Régie de l'énergie.

Tableau 3.3 : Évolution bi-annuelle des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum de l'essence ordinaire (sans les taxes), pour les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec, en ¢/litre[24]

Périodes bi-annuelles/Régions	1998 Janv. à juin	1998 Juil. à déc.	Moy 1998	1999 Janv. à juin	1999 Juil. à déc.	Moy 1999	2000 Janv. à juin	Var. % 1999 vs 1998	Var. % 2000* vs 1999
2-Saguenay-Lac-Saint-Jean	11,8	10,5	11,1	10,1	9,1	9,6	8,3	(13,5)	(13,5)
8- Abitibi-Témiscamingue	12,4	11,4	11,9	11,6	10,9	11,2	9,3	(5,9)	(17,0)
10- Nord-du-Québec	17,1	16,9	17,0	15,1	15,6	15,3	15,8	(10,0)	3,3

*6 premiers mois de 2000 vs 1999.

Le Tableau 3.3 permet de constater pour les régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec une baisse des écarts moyens en 1999 par rapport à 1998, contrairement à la tendance observée dans les deux premiers regroupements.

Cette diminution s'est poursuivie au début de 2000 pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'Abitibi-Témiscamingue tandis que la région du Nord-du-Québec a enregistré une légère augmentation de 3,3 % de l'écart entre le prix moyen et le prix minimum.

Malgré cette baisse des écarts, leurs niveaux sont tout de même supérieurs à l'écart moyen des autres régions du Québec.

Tableau 3.4 : Évolution bi-annuelle des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum de l'essence ordinaire (sans les taxes), pour les régions du Bas-St-Laurent, de la Côte-Nord et de la Gaspésie-Îles de la Madeleine, en ¢/litre[25]

Périodes bi-annuelles/Régions	1998 Janv. à juin	1998 Juil. à déc.	Moy 1998	1999 Janv. à juin	1999 Juil. à déc.	Moy 1999	2000 Janv. à juin	Var. % 1999 vs 1998	Var. % 2000* vs 1999
1-Bas-St-Laurent	5,9	4,5	5,2	6,5	8,1	7,3	7,2	40,4	(1,4)
9-Côte-Nord	4,2	5,0	4,6	9,7	8,3	9,0	8,1	95,7	(10,0)
11-Gaspésie-Îles de la Madeleine	5,5	4,0	4,7	5,8	8,1	7,0	7,3	48,9	4,3

*6 premiers mois de 2000 vs 1999.

De façon similaire au premier et second regroupement, les régions présentées au Tableau 3.4 ont connu une augmentation des écarts en 1999. C'est la Côte-Nord qui a connu la plus forte augmentation de son écart. Ce dernier est passé de 4,6 ¢/litre en 1998, à 9 ¢/litre en 1999, pour une augmentation de 95,7 %. Depuis le début de l'année, l'écart moyen de la Côte-Nord est redescendu à 8,1 ¢/litre, représentant une baisse de 10,0 %.

[24] Source : Régie de l'énergie.
[25] Source : Régie de l'énergie.

Tableau 3.5 : Évolution bi-annuelle des écarts entre le prix moyen affiché et le prix minimum de l'essence ordinaire (sans les taxes), pour les régions de Québec, de la Mauricie, de Chaudière-Appalaches et du Centre-du-Québec, en ¢/litre[26]

Périodes bi-annuelles/Régions	1998 Janv. à juin	1998 Juil. à déc.	Moy 1998	1999 Janv. à juin	1999 Juil. à déc.	Moy 1999	2000 Janv. à juin	Var. % 1999 vs 1998	Var. % 2000* vs 1999
3- Québec	4,6	4,4	4,5	6,1	4,7	5,4	3,0	20,0	(44,4)
4- Mauricie	6,0	3,6	4,8	6,1	5,3	5,7	3,1	18,8	(45,6)
12-Chaudière-Appalaches	5,4	5,1	5,3	7,1	5,8	6,4	3,6	20,8	(43,8)
17-Centre-du-Québec	5,6	4,2	4,9	6,7	6,5	6,6	4,3	34,7	(34,9)

*6 premiers mois de 2000 vs 1999.

Les quatre régions représentées au Tableau 3.5, comme pour la majorité des autres régions du Québec, ont connu un accroissement des écarts en 1999 par rapport à 1998. Cependant, ce sont ces quatre régions qui ont connu les plus fortes diminutions de ces mêmes écarts depuis le début de l'an 2000.

Tableau 4 : Fréquence annuelle d'écart moyen à 3 ¢/litre[27]

Régions:	1998	1999	2000*
1-Bas-St-Laurent	8	0	1
2-Saguenay-Lac-St-Jean	0	0	0
3- Québec	8	8	15
4- Mauricie	10	2	11
5- Estrie	17	0	3
6-Montréal	21	3	4
7-Outaouais	2	0	5
8- Abitibi-Témiscamingue	0	0	0
9-Côte-Nord	19	0	0
10- Nord-du-Québec	0	0	0
11- Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	16	0	1
12- Chaudière-Appalaches	5	1	12
13-Laval	11	3	6
14-Lanaudière	3	0	1
15-Laurentides	0	0	0
16-Montérégie	2	0	3
17-Centre du Québec	3	0	9
Total des régions :	125	17	71

*6 premiers mois de 2000 .

D'ailleurs, comme on peut le constater à l'aide du Tableau 4, la Régie a constaté pour les régions de Québec, Mauricie, Chaudière-Appalaches et Centre-du-Québec les fréquences annuelles les plus élevées où l'écart entre le prix moyen et le prix minimum a été inférieur à 3 ¢/litre.

C'est dans la région de Québec que l'écart moyen est descendu le plus souvent sous la barre des 3 ¢/litre en 2000. Jusqu'à présent, la Régie a constaté cette situation à quinze (15) reprises, soit près du double de 1999 et 1998.

[26] Source : Régie de l'énergie.
[27] Source : Régie de l'énergie.

Tableau 4.1 : Écart mensuel moyen entre le prix affiché et le prix minimum en ¢/litre[28]			
Régions	**Avril 2000**	**Mai 2000**	**Juin 2000**
3- Québec	2,75	2,28	1,93
4- Mauricie	7,13	1,98	1,08
12-Chaudière-Appalaches	3,55	3,92	2,95
17-Centre-du-Québec	7,94	3,81	4,28

Le Tableau 4.1 montre qu'au cours des trois derniers mois, l'écart mensuel moyen constaté par la Régie dans la région de Québec n'a cessé de diminuer, passant de 2,75 ¢/litre à 1,93 ¢/litre. Cependant, c'est en Mauricie que la réduction des écarts est la plus marquée. En effet, ce même écart est passé de 7,13 ¢/litre en avril à 1,08 ¢/litre en juin. La Régie a même constaté, à quelques reprises au cours des trois derniers mois, des écarts inférieurs à zéro donc, des prix affichés moyens inférieurs au prix minimum de référence, dans les régions de Québec et de la Mauricie.

Dans l'ensemble, il est important de retenir que depuis le début de l'année 2000, le nombre de cas où les écarts ont été inférieurs à 3 ¢/litre est déjà quatre fois plus élevé que pour toute l'année 1999.

En conclusion, tel que constaté lors de l'analyse de l'écart moyen pour l'ensemble du Québec, les écarts de la majorité des régions du Québec se sont accrus en 1999 par rapport à ceux observés en 1998. Cependant, ces mêmes écarts ont diminué depuis le début de l'année 2000. À quelques occasions la Régie a même constaté des prix affichés moyens inférieurs au prix minimum calculé par la Régie. Pour le moment, l'écart moyen depuis le début de l'année 2000 demeure plus élevé que l'écart moyen observé en 1998.

[28] Source : Régie de l'énergie.

5.3 Restructuration du marché

Le Tableau 5 ci-dessous montre l'évolution du nombre de postes d'essence au Québec de 1997 à 1999.

Tableau 5 : Évolution du nombre d'essenceries au Québec[29]

	1997	1998	1999	% variation 1998 vs 1997	% variation 1999 vs 1998
Majeurs et régionaux	1524	1457	1409	(4,4)	(3,3)
Indépendants	748	727	714	(2,8)	(1,8)
Total	**2272**	**2184**	**2123**	**(3,9)**	**(2,8)**

Dans les 32 grandes villes faisant partie des relevés de Kent Marketing[30], la rationalisation des stations-service sous bannières majeures, régionales[31] et indépendantes s'est poursuivie à un rythme moindre en 1999 par rapport à 1998. En effet, Kent Marketing a enregistré 61 fermetures (2,8 %) en 1999 comparativement à 88 fermetures (3,9 %) l'année précédente.

Le Tableau 6 ci-après présente le taux d'efficacité, c'est-à-dire la part de marché (%) des volumes vendus de chaque groupe d'intervenants divisée par la part des stations-service détenue par ce même groupe, des essenceries pour un ensemble de grandes villes du Québec répertoriées par Kent Marketing et ce, au cours des trois dernières années. Par ce tableau, il est possible de constater que les niveaux d'efficacité n'ont pas changé de manière significative au cours des trois dernières années, se situant toujours autour de 1,21 pour les détaillants des compagnies majeures et régionales et autour de 0,58 pour les indépendants (l'objectif visé est d'avoir le ratio le plus élevé possible, donc de vendre le plus d'essence avec le moins d'essenceries possible). Toutefois, on note que la part de marché en volume des indépendants a augmenté au cours de 1999 à 19,6 % par rapport à 18,6 % en 1998, ce qui représente 45,9 millions de litres vendus de plus par ces derniers dans ces villes.

Tableau 6 : Parts de marché et taux d'efficacité des essenceries pour l'ensemble des grandes villes du Québec[32]

	1997		1998		1999	
	Majeurs et Régionaux	Indépendants	Majeurs et Régionaux	Indépendants	Majeurs et Régionaux	Indépendants
Part de marché en volume (%)	81,1	18,9	81,4	18,6	80,5	19,6
Part du nombre d'essenceries (%)	67,1	32,9	66,7	33,3	66,4	33,6
Taux d'efficacité	1,21	0,58	1,22	0,56	1,21	0,58

[29] Source : Kent Marketing Services Limited, *Year End Outlet Share Report, Province of Québec*, 1997, 1998 et 1999. Postes ouverts pendant l'année.

[30] Il est vendu, dans ces 32 villes, 65 % de toute l'essence consommée au Québec .

[31] Kent Marketing fait la distinction entre les compagnies sous bannières majeures (Shell, Pétro-Canada, Pétrolière Impériale, etc.) et celles sous des bannières régionales (telles qu'Ultramar, Irving, etc.)

[32] Source : Kent Marketing Services Limited, *Year End Outlet Share Report, Province of Québec*, 1997, 1998 et 1999. Postes ouverts pendant l'année.

En ce qui a trait aux variations des taux d'efficacité, le Tableau 7 indique que, dans les 32 grandes villes à travers la province[33], les compagnies majeures et régionales ont vu une hausse de leur taux d'efficacité dans 17 villes en 1998 et 8 en 1999, alors que, durant les mêmes périodes, les compagnies indépendantes ont connu une amélioration de leur taux d'efficacité dans 10 et 21 villes respectivement.

Tableau 7 : Taux d'efficacité des essenceries par grande ville au Québec[34]

	1997		1998		1999	
	Majeurs et régionaux	Indépendants	Majeurs et régionaux	Indépendants	Majeurs et régionaux	Indépendants
Alma	1,03	0,96	0,95-	1,05+	0,85-	1,15+
Amos	1,29	0,59	1,22-	0,62+	1,19-	0,66+
Berthierville	1,60	0,40	1,63+	0,37-	1,65+	0,35-
Chicoutimi	1,12	0,69	1,12=	0,70+	1,09-	0,78+
Drummondville	1,43	0,59	1,43=	0,59=	1,44+	0,58-
Granby	1,16	0,72	1,20+	0,66-	1,14-	0,76+
Hull	1,11	0,63	1,11=	0,63=	1,11=	0,64+
Iberville	0,15	1,21	0,63-	1,09-	0,65+	1,09=
Joliette	1,36	0,64	1,41+	0,59-	1,25-	0,78+
Lachute	1,27	0,62	1,28+	0,60-	1,26-	0,63+
Laval	1,33	0,49	1,35+	0,46-	1,36+	0,46=
Mascouche	1,67	0,54	1,84+	0,50-	1,83-	0,58+
Montmagny	1,19	0,25	1,19=	0,23-	1,11-	0,22-
Montréal	1,24	0,48	1,25+	0,47-	1,24-	0,48+
Québec	1,19	0,64	1,19=	0,65+	1,18-	0,66+
Rimouski	1,0	0,69	1,00=	0,97+	1,03+	0,82-
Rivière-du-Loup	1,04	0,75	1,04=	0,70-	1,04=	0,69-
Roberval	1,12	0,46	1,24+	0,28-	1,28+	0,17-
Rouyn-Noranda	0,94	1,17	1,11+	0,74-	1,08-	0,81+
Shawinigan	1,14	0,77	1,32+	0,58-	1,36+	0,54-
Sherbrooke	1,15	0,69	1,13-	0,70+	1,12-	0,75+
Sorel	1,20	0,76	1,09-	0,87+	0,98-	1,02+
St-Georges	1,07	0,82	1,08-	0,76-	1,05-	0,86+
St-Hyacinthe	1,18	0,69	1,21+	0,67-	1,20-	0,71+
St-Jean-sur-Richelieu	1,13	0,86	1,18+	0,82-	1,18=	0,82=
St-Jérôme	1,11	0,75	1,06+	0,86+	1,04-	0,91+
Thetford Mines	1,16	0,68	1,03-	0,92+	1,05+	0,87-
Tracy	1,15	0,78	1,16+	0,77-	1,05-	0,90+
Trois-Rivières	1,11	0,73	1,15+	0,70-	1,11-	0,76+
Val-D'or	1,02	0,96	1,10+	0,83-	1,10=	0,84+
Valleyfield	0,98	0,95	1,05+	0,94-	1,02-	0,97+
Victoriaville	1,19	0,81	1,17-	0,83+	1,12-	0,87+

+ correspond à une amélioration par rapport à l'année précédente, - à une détérioration et = à un maintien.

En conclusion, depuis la décision D-99-133 rendue le 29 juillet 1999, il ne semble pas y avoir eu une amélioration générale de l'efficacité dans l'ensemble du Québec; la Régie a observé des gains dans certaines villes et des détériorations dans d'autres. Le plus grand nombre de fermetures a été observé chez les détaillants des compagnies majeures et régionales. Le volume vendu par les indépendants a légèrement augmenté en 1999.

[33] Nombre de villes relevées par Kent Marketing.

[34] Source : Kent Marketing Services Limited, *Year End Outlet Share Report, Province of Québec*, 1997, 1998 et 1999. Postes ouverts pendant l'année.

5.4 Impact à l'égard des pratiques commerciales

Un autre aspect du marché de l'essence et du carburant diesel, depuis la décision D-99-133, est l'évolution des pratiques commerciales. Le Tableau 8 illustre bien les changements d'activités des essenceries pour les 32 grandes villes du Québec répertoriées par Kent Marketing.

Tableau 8 : Évolution de la vocation des essenceries au Québec[35]

	1997	1998	1999	% var. 1998 vs 1997	% var. 1999 vs 1998
Essencerie avec atelier mécanique	828	794	738	(4,1) ↓	(7,1) ↓
Essencerie avec dépanneur	668	701	719	4,9 ↑	2,6 ↑
Essencerie avec lave/auto	467	452	430	(3,2) ↓	(4,2) ↓
Essencerie avec service	1106	1059	989	(4,3) ↓	(6,6) ↓
Essencerie libre-service	923	935	939	1,3 ↑	0,4 ↑
Essencerie avec service mixte	131	117	119	(10,7) ↓	1,7 ↑
Essencerie de type Gaz Bar	232	204	178	(12,1) ↓	(12,8) ↓
Essencerie avec service de restauration rapide	43	53	63	23,3 ↑	18,9 ↑

Les essenceries libre-service continuent de gagner de l'importance dans le marché depuis quelques années, tout comme celles jumelées avec un dépanneur. Par contre, ce sont les essenceries avec un service de restauration rapide qui ont eu la plus forte croissance en 1998, avec 23,3 % et en 1999 avec 18,9 %. Le concept de jumelage de stations-service, que ce soit avec un dépanneur ou un service de restauration rapide, permet de répondre aux besoins des consommateurs. Les essenceries avec atelier mécanique et/ou offrant l'essence « avec service » enregistrent une baisse constante depuis 1997, reflétant l'utilisation réduite d'une essencerie traditionnelle pour l'entretien de l'auto et le service à l'auto.

En conclusion, depuis la décision D-99-133, il semble que les pratiques commerciales continuent d'évoluer vers le concept d'essenceries jumelées à des activités commerciales connexes (dépanneur, lave-auto, service de restauration rapide, etc.) pour répondre à la demande de la clientèle.

[35] Source : Kent Marketing Services Limited, *Year End Outlet Share Report, Province of Québec*, 1997, 1998 et 1999. Postes ouverts pendant l'année.

5.5 Nombre de dossiers judiciaires en application de l'article 67 de la LPEP

L'article 67 de la *LPEP* établit une présomption d'exercice des droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, envers une entreprise qui vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de la même zone pour acquérir et revendre ces produits.

Le détaillant lésé peut intenter un recours civil devant un tribunal de droit commun. L'entreprise fautive peut être condamnée à payer des dommages-intérêts et des dommages-intérêts punitifs.

Selon nos observations, plusieurs détaillants du Québec ont voulu se prévaloir de cet article afin de faire cesser les ventes au détail sous le prix d'acquisition des produits. La Régie a pu le constater à la lecture de mises en demeure dont elle a reçu copies à titre d'information, transmises par des détaillants à certaines entreprises présumées fautives. Plusieurs dizaines de mises en demeure auraient ainsi été transmises.

Il n'a pas été porté à l'attention de la Régie qu'un jugement aurait été rendu en vertu de l'article 67 de la LPEP ou qu'une action serait pendante devant les tribunaux du Québec à cet égard. On peut penser que les nombreuses mises en demeure acheminées entre détaillants ont réussi à accomplir l'objectif de redressement des prix.

Les dispositions introduites autant dans la LRE que dans la LPEP semblent être utilisées couramment par les détaillants afin d'assurer une saine concurrence dans le marché de la vente au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec.

Section 6 : Conclusion

Ce rapport portait sur les impacts des mesures introduites aux articles 59 et 139 de la LRE en ce qui a trait aux prix et aux pratiques commerciales dans la vente au détail d'essence ou de carburant diesel. En effet, selon l'article 169 de la LRE, la Régie doit, dans l'année qui suit la fixation d'un montant en vertu de l'article 59, faire rapport au ministre.

Le 29 juillet 1999, en rendant sa décision D-99-133, la Régie établissait le montant à 3 ¢/litre au titre des coûts d'exploitation d'un détaillant efficace. Par la même occasion, la Régie décidait de ne pas inclure ledit montant au prix minimum en vigueur.

Il a été rappelé dans ce rapport, tel que mentionné dans la décision D-99-133, que l'intention du législateur qui se dégage de la lecture de l'article 59 est la protection des intérêts des consommateurs et non celle des intérêts commerciaux des détaillants qu'ils soient indépendants ou majeurs. L'analyse et les conclusions de ce rapport suivent ce principe.

Dans l'ensemble, l'analyse nous permet de conclure qu'aucun impact significatif n'est à signaler à la suite de la décision D-99-133 d'établir à 3 ¢/litre le coût d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel et de ne pas inclure ce coût d'exploitation dans le prix minimum.

Toutefois, à prime abord, la non-inclusion du montant établi au titre des coûts d'exploitation n'a pas eu pour effet de modifier de manière significative le rythme de l'évolution du nombre des essenceries, ce dernier n'étant ni moins, ni plus rapide que ce qu'il était depuis plusieurs années.

L'analyse de l'impact à l'égard du prix a permis de constater tout d'abord que pour l'ensemble du Québec, les écarts entre le prix moyen et le prix minimum ont augmenté en 1999 par rapport à 1998 et ce, sans l'inclusion du montant fixé par la Régie au titre des coûts d'exploitation. Cependant, depuis le début de l'année, la Régie a remarqué à plusieurs reprises des compressions des écarts hors taxes entre le prix moyen et le prix minimum pour l'ensemble du Québec. Si cette situation devait durer à long terme, elle pourrait s'avérer problématique si elle engendrait un grand nombre de fermetures de points de vente dans le marché. Cependant, il est encore trop tôt pour déterminer si cette situation se poursuivra. La Régie continue à suivre de près l'évolution du marché.

Cette conclusion s'applique aussi à la majorité des régions de la province. En effet, tel que noté lors de l'analyse de l'écart moyen pour l'ensemble du Québec, les écarts de la majorité des régions du Québec se sont accrus en 1999 par rapport à ceux observés en 1998. Cependant, ces mêmes écarts ont diminué depuis le début de l'année 2000. À quelques occasions la Régie a même constaté des prix affichés moyens inférieurs au prix

minimum calculé par la Régie. Pour le moment, l'écart moyen depuis le début de l'année 2000 demeure plus élevé que l'écart moyen observé en 1998.

Les taux d'efficacité des essenceries, c'est-à-dire la part de marché (%) des volumes vendus de chaque groupe d'intervenants divisée par la part des stations-service détenue par ce même groupe, sont également une statistique utile lorsqu'il s'agit d'évaluer la santé du marché de l'essence et du carburant diesel. Cependant, depuis la décision D-99-133, il ne semble pas y avoir eu une amélioration générale de l'efficacité dans l'ensemble du Québec; la Régie a observé des gains dans certaines villes et des détériorations dans d'autres. Le plus grand nombre de fermetures se retrouve chez les détaillants majeurs et régionaux. Le volume vendu par les compagnies indépendantes a légèrement augmenté en 1999.

La Régie a cependant remarqué, au cours des trois dernières années, que les pratiques commerciales continuent d'évoluer vers le concept d'essenceries jumelées à des activités commerciales connexes pour répondre à la demande de la clientèle.

Finalement, à la lumière des nombreuses mises en demeure portées à la connaissance de la Régie depuis la décision D-99-133, on peut conclure que les dispositions introduites autant dans la LRE que dans la LPEP semblent être utilisées couramment par les détaillants afin d'assurer une saine concurrence dans le marché de la vente au détail de l'essence ou du carburant diesel au Québec.

Section 7 : Annexes

1. Extraits pertinents des lois LRE et LPEP

Article 59 de la LRE

«Pour l'application de l'article 67 de la Loi sur les produits et les équipements pétroliers :

1° la Régie fixe annuellement un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine;

2° la Régie apprécie l'opportunité de retirer ou d'inclure ledit montant dans les coûts que doit supporter un détaillant; la Régie précise la période et la zone où sa décision s'applique;

3° la Régie peut déterminer des zones.

Aux fins du paragraphe 1°, les coûts d'exploitation sont les coûts nécessaires et raisonnables pour faire le commerce au détail d'essence ou de carburant diesel de façon efficace.

Dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie doit assurer la protection des intérêts des consommateurs.»

L'article 59 est modifié par le remplacement du paragraphe 1° du premier alinéa par le paragraphe suivant (2000, chapitre 22, article 18):

«1° la Régie fixe à tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel; elle peut fixer des montants différents selon des régions qu'elle détermine.»

Article 169 de la LRE

«La Régie doit, dans l'année qui suit la fixation d'un montant en vertu de l'article 59, faire rapport au ministre sur les impacts des mesures introduites aux articles 59 et 139 sur les prix et les pratiques commerciales dans la vente au détail d'essence ou de carburant diesel.

Ce rapport est déposé devant l'Assemblée nationale si elle est en session ou, si elle ne l'est pas, dans les 30 jours de l'ouverture de la session suivante.»

Article 67 de la LPEP (ancien article 45.1 introduit par l'article 139 de la LRE)

«Lorsque, dans une zone, une entreprise vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de cette zone pour acquérir et revendre ces produits, cette entreprise est présumée exercer ses droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, et commettre une faute envers ce détaillant.

Le tribunal peut condamner l'auteur d'une telle faute à des dommages-intérêts punitifs.

Pour l'application du premier alinéa :

1° les coûts que doit supporter le détaillant sont la somme :

a) du prix minimal à la rampe de chargement indiqué dans le périodique désigné par le ministre dans un avis publié à la *Gazette officielle du Québec*;
b) du coût minimal de transport du produit, lequel s'entend de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acheminer le produit depuis la raffinerie jusqu'à l'essencerie par le moyen de transport le plus économique;
c) des taxes fédérales et provinciales;
d) du montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie, sauf décision contraire de la Régie;

2° la zone est le territoire d'une municipalité locale ou, le cas échéant, celui d'une zone de vente déterminée par la Régie de l'énergie.»